

Apuntes para la historia de la Fuerza de Submarinos

Vicealmirante A.P. Gustavo Barragán Schenone
Bachiller en Ciencias Navales por la Escuela Naval del Perú. Diplomado en Comando y Estado Mayor por ESUP, y Defensa Nacional por el CAEM. Fue comandante del BAP *Islay* (primer submarino clase 209 que hizo la travesía del Atlántico), del Escuadrón de Submarinos Nro. 1, y de la Fuerza de Submarinos. Representante permanente del Perú ante la Organización Marítima Internacional (OMI) de Londres. Se ha desempeñado como director de Armas Navales, Ingeniería y Abastecimientos de la Marina, director general de Planeamiento, jefe de la Secretaría de Defensa Nacional, y presidente de la Empresa Nacional de Puertos (Enapu) y del Cepri Puertos. Es fundador del Museo de Sitio Naval Abtao.



Resumen
El Perú fue el primer país en Latinoamérica que vislumbró el valor estratégico de los submarinos al construir dos en 1911 en Francia. Además, en 1925 se adquirieron cuatro submarinos clase "R" en la Electric Boat Co. de New London, Connecticut, Estados Unidos; en 1951, cuatro clase "S" en el mismo astillero; en 1970, dos submarinos clase 209 en el astillero Howaldt Werke Deutsche Werft, de Kiel, Alemania Federal, diseño 4903, del Estudio Ingeneur Kontor Lübeck (IKL), del profesor Ulrich Gabler. Asimismo, se adquirieron dos clase Guppy a Estados Unidos y, en 1976, cuatro 209 más en Alemania Federal. El Perú alcanzó en su apogeo una flota de 12 submarinos operativos y un destructor habilitado como madrina de submarinos.

Palabras clave
Islay, Ferrostaal, Kiel, Guerra Fría, U.S. Navy.

ABSTRACT
Peru was the first Latin American country that envisaged the strategic value of the "R" Class submarines when building two in 1911 in France. Also, in 1925 four "R" Class submarines were acquired in the Electric Boat Co. of New London, Connecticut, United States; in 1951, adquired four "S" Class from the same shipyard; in 1970, two 209 Class submarines in Howaldt Werke Deutsche Werft Shipyard, from Kiel, Federal Germany, fron the Professor Ulrich Gabler´s Design 4903, from professor Ulrich Gabler. Likewise, two Guppy Class submarines from the were adquired to The United States and, in 1976, four additional 209 in Federal Germany. Peru achieved a fleet of 12 operating submarines in its apogee and a destroyer able to act as the godmother for the submarines.

KEYWORD:
Islay, Ferrostaal, Kiel, Cold War, U.S. Navy.

Comisión Naval de Inspección en Kiel

El primer jefe de la Comisión de Inspección en Alemania fue el capitán de navío Rómulo Aste Baptista, quien fue reemplazado por razones de salud por el capitán de navío Armando Vidal Martínez. En 1972 reemplacé como jefe del área técnica y segundo al capitán de fragata Jorge Novoa Altamirano, proyectado para comandar el primero de los submarinos. Era responsable del proyecto desde los planos hasta el zarpe de las unidades al Callao, así como de supervisar la construcción en el astillero y en las factorías de los subcontratistas en Alemania, Holanda, Francia e Inglaterra, con un equipo de oficiales submarinistas: los

• Artículo recibido el 14 de marzo de 2016, aprobado para su publicación el 7 de abril de 2016.

tenientes primeros Guillermo Tirado Villena en Comunicaciones y Electrónica, Domingo Giribaldi del Campo en Casco, Alfonso Balaguer Torriani y José Piaggio Thorne en Ingeniería, Enrique Bustamante Salazar en Electricidad y Baterías, y el teniente primero especialista Naím Benavente Alegría en Sistema de Armas. El área Logística estuvo a cargo del capitán de corbeta Carlos Valdez la Torre, proyectado para comandar el segundo submarino. Él era responsable de la revisión de manuales técnicos y publicaciones (traducía los argentinismos a nuestra terminología en tiempos en que las computadoras no existían), de confeccionar los listados de repuestos de abordo y de base, e incorporar toda la bibliografía resultante del cambio de equipos y de las modificaciones introducidas por nuestra comisión al 209 estándar. Participaron en esa tarea el teniente primero José García Castaños y el teniente primero Alfonso Balaguer Torriani. La Comisión contó adicionalmente con los servicios de los tenientes primeros Manuel Fernández Lino y el teniente primero adm. Guillermo Nicoletti en Administración.

Modificaciones al diseño IKL 4903

Formados en submarinos norteamericanos clase "S" de la década de 1950, ahora afrontábamos el estado del arte de la década de 1970, de los computadores electromecánicos del TDC a los digitales VM8, una filosofía de diseño muy diferente. A ese reto debía agregarse el indispensable estudio del idioma en tiempos en que el inglés era exclusivo del *staff* en Alemania. Pronto nos convencimos de que era necesario optimizar el diseño alemán con algunos sistemas de seguridad, control y operación, modernizar la arquitectura de interiores y "peruanizar" textos y procedimientos. Estábamos migrando de estándares norteamericanos de doble casco con reserva de flotabilidad del 58% y compartimentos estancos a un diseño de casco único con 11% de reserva de flotabilidad, sin compartimentos estancos, el doble de profundidad operativa y el doble de velocidad en inmersión. Como plataforma de armas no podía ser mejor: torpedos acústicos/filoguiados AEG-Telefunken de 10 km de alcance, torpedos acústicos MK37 y los demoledores MK14/23. Incorporamos también un ploteo XY para visualizar con mayor eficiencia la situación táctica. Operacionalmente estábamos migrando de "submarinos que también navegaban en inmersión a submarinos que también navegaban en superficie". Con baterías de alta capacidad y alta potencia en los motores, teníamos mejores opciones de empleo táctico, mayor velocidad y mayor autonomía en inmersión. El casco de acero HY80 incorporaba el nuevo diseño hidrodinámico

con proa de cetáceo, en vez de la afilada de años atrás, para un desplazamiento más económico.

Al astillero le sorprendió que los peruanos tuviéramos propuestas de mejora (que tenían un costo adicional que al final salió del fondo de penalidades). En algunos aspectos los alemanes estaban por detrás de los estándares que ya conocíamos. Finalmente, aceptaron nuestros cambios (tontos tampoco fueron), porque incorporaron esas modificaciones no patentadas, fruto de nuestra experiencia y creatividad, a todas sus construcciones, que fueron así más atractivas. Con humor alemán decían que empleábamos la táctica del "salami", porque de tajadita en tajadita nos engullíamos el salchichón completo. Operacionalmente habían alargado los submarinos costeros clase 205 a submarinos oceánicos 209 con 8 TLT para torpedos SST-4 de exportación. No era suficiente La doctrina alemana era la inmersión estática lenta, con secuencia de órdenes repetidas a viva voz por toda la dotación, incluidos el cocinero y quien estuviera en el inodoro. Nosotros practicábamos la inmersión rápida norteamericana. Logramos cambiar el *Klar machem zum tauchem. Turm luck wird zu. Turm luck is zu. Fluten!!!* por "Aclarar el puente" y, zuá, a 100 pies al sonar el claxon de inmersión en secuencia ininterrumpida. Ello incluía el cambio del cortaviento removible del puente por uno deslizante. Nuestra inmersión rápida exponía menos a la exploración aérea y electrónica. Solicitamos instalar las alarmas sonoras de inmersión/superficie y de emergencia/colisión, teléfonos de pecho y cabeza y el anunciador general. Ellos pensaban más en las indiscreciones sonoras imaginando el uso indiscriminado de estos medios. Tampoco era así: nuestra doctrina de navegación silenciosa y ultrasilenciosa evita las indiscreciones, y el ocultamiento en la napa conveniente son el abecé del arma silente.

Mejoramos la seguridad mediante señales ópticas e interseguros con la instalación de un tablero de control de aberturas en el casco (*Xmas tree*) en la estación de trimado y reubicamos el tablero de *snorkel* para visualizarlo fácilmente. Cambiamos las órdenes de velocidad de RPM al sistema de los telégrafos de órdenes, algo nada fácil por ir asociado a las diferentes *"fahr stufe"* o etapas de marcha del sistema de propulsión, que arriaban del puente al puesto central con jibilay antes de la inmersión por un ingenioso parabrisas deslizante. También hicimos instalar "liquidómetros" en los tanques de lastre y petróleo, que sorprendentemente desconocían. Tuvimos que explicarles que funcionaban a base de la diferencia de densidad entre ambos líquidos. Peruanizamos la "compensada"; la idea era facilitar la migración de las futuras

dotaciones en la Escuela de Submarinos. Estábamos en la era satelital y contratamos la instalación de equipos GPS Redifon con antena en el mástil. Fueron los primeros S/M construidos en Europa con GPS. Se trató de una modificación mayor, pero lo conseguimos. En 1973 había escasos satélites y sus tránsitos confiables sobre los 30º eran espaciados. Aun así, era una maravilla tener una posición satelital. Las puertas de los servicios higiénicos eran burdamente recortadas de la plancha de acero y adosadas con bisagras; yo les bromeaba diciendo que parecían diseño del crucero *Prinz Eugen* de la WWI y les exigimos puertas de aluminio como en los "S". De igual manera, usamos placas de acero inoxidable en vez de bronce y enchapamos la cámara de oficiales con planchas de acero inoxidable. Ellos se reían y nos decían que parecía *kool shrank* (refrigeradora). Recortamos a la mitad el ropero del camarote del comandante para instalar en ese espacio un lavatorio con botiquín, a fin de brindarle cierta privacidad. Colocamos una indispensable caja fuerte, cortinas, tapetes y fundas plásticas no inflamables en todas las literas. Pueden parecer minucias, pero marcaron la diferencia.

Exigimos tener a bordo pasarelas plegables para el desembarco y no se explicaban por qué no se les había ocurrido antes. A falta de un "chinchorro", un bote inflable era un buen sustituto. Hasta la vajilla de porcelana con bordes de azul cobalto les parecía increíble en la cámara de oficiales, acostumbrados a un humilde servicio de mesa de plástico. Los utensilios, si bien no eran Christofle, eran lo mejor del mercado. El teniente segundo Alberto Indacochea Graner recorría las tiendas especializadas para elegir el servicio, algo nunca visto por el astillero. Les explicábamos que, si bien eran buques de guerra, nada se oponía al confort en tiempo de paz. Esos eran nuestros estándares en la Armada del Perú. Los alemanes, gratamente sorprendidos, nos decían que habíamos hecho yates de sus submarinos.

Supervisión del proyecto

Parte de nuestra tarea consistía en controlar que el astillero no incurriera en demoras y se cumplieran los plazos contractuales de entrega. Para el astillero toda demora en la entrega de los buques significaba penalidad. En esa época se trabajaba con la programación PERT, calculadora en mano. El astillero se esmeraba que las demoras justificadas recayeran en actividades sobre la "trayectoria crítica" para exonerarse de multas. Un buen día, el teniente Giribaldi informó que en el casco del *Islay* habían perforado un hueco para



Submarino *Islay* en astillero de Kiel, Alemania. Col. autor.

pasacable, inexistente en nuestros planos. Como era un despropósito exigir una nueva sección del casco, propuse al comandante Aste penalizar al astillero con 385.750 marcos alemanes. El astillero pidió que les demostráramos de dónde salía esa cifra. Nosotros replicamos que se la daríamos tan pronto nos demostraran cómo calcularon el precio del submarino. Aceptaron la penalidad como crédito para trabajos adicionales. El otro caso fue "las lluvias de París". El astillero informó que los sonares fabricados en París se habían arruinado tras caerles encima un aguacero. Y como estaba en la "trayectoria crítica", significaba un retraso por "fuerza mayor" de tres meses para entregar el *Islay*. Era burdo. Exigimos al astillero constancia del chaparrón a la Cámara de Comercio de París y que la supervisión francesa diera fe de tamaña negligencia. En la década de 1970, mencionarle al astillero a los franceses era un agravio mayor. Desistieron diciendo que habían replanteado el "terminplan" de modo de no afectar la fecha de entrega. No era solo cuestión de supervisión, sino juego de argucias.

Nace el BAP *Islay*

Cuando se firmaron los contratos con las empresas Ferrostaal y HDW, Alemania Federal era miembro de la Comunidad Económica Europea y aún arrastraba restricciones en la industria naval. Solamente podía exportar submarinos de

menos de 400 DWT fuera de la NATO. A nuestros antecesores argentinos se les transportó sus submarinos por secciones de menos de 400 toneladas a bordo de buques con enormes escotillas. Para el caso del *Islay*, se ingeniaron algo mejor. Las secciones con menos de 400 toneladas fueron alineadas y preensambladas a bordo de un dique flotante remolcado, con el teniente Piaggio a bordo, a un pequeño astillero en Vlaardingen Oost, Holanda, donde finalmente se completó el ensamblaje. Me nombraron comandante del flamante BAP *Islay*, se izó la bandera peruana al tope de la "carpa" y volvió a Kiel con partida de nacimiento holandesa a bordo del mismo dique flotante. Un espectáculo al que los alemanes no tuvieron mejor ocurrencia que llamar el *"Circus barragani"*. Se había construido un submarino en un fin de semana. De regreso en Kiel, se completaron los trabajos y pruebas de puerto, para dar inicio a las pruebas de mar en el Báltico y máxima profundidad en Skagen.

Pruebas de mar

Prepararse para esa misión exigía una celosa vigilancia en las pruebas de aceptación en puerto y mar, y por supuesto mucho entrenamiento, porque después de largar amarras en Kiel no habría marcha atrás: significaba cortar el cordón umbilical. Es cierto que todos teníamos experiencia en submarinos, pero una cosa es con guitarra y otra con cajón. Para comenzar, el tanque de lastre y petróleo de proa no tenía Kingston que le sirviera de sello. Una experiencia para no olvidar ocurrió con la dotación de prueba del astillero. El protocolo establecía que, estando en inmersión a máxima velocidad, se debían poner los planos todos "a bajar", y luego de alcanzada la máxima punta, se debían invertir los planos "a subir", para comprobar su capacidad de maniobra en esas condiciones. El problema fue que no respondía "a subir", porque estando punta abajo toda la cubierta accionaba como un gigantesco plano al cual no era suficiente oponer la reducida área de los planos de popa "a subir". Burbuja en proa, todo atrás y todo timón a la banda. Eternos segundos y el buque finalmente reaccionó. Esta no era precisamente la prueba, pero de paso sirvió para comprobar la efectividad de la maniobra para esta eventual emergencia. Pasado el susto y recuperado el color en el rostro, aprendimos lo que no debía hacerse. Analizando lo ocurrido, el profesor Gabler dijo: *"Es ist aber Selbstmord"* (Esto es un suicidio). Esa maniobra equivalía a hacer una picada con un bombardero y esperar que reaccionara como un caza. Eran los submarinos más modernos de propulsión convencional, pero, como siempre les repetía, no pasaban de ser un "conjunto de fierros y equipos ingeniosamente ordenados".

El empleo estratégico y la conducción táctica no era parte del contrato; eso no salía con los planos del 4903 ni de los convenios con la Marina Federal Alemana. El *know how,* el espíritu de combate, la moral y la capacitación los pone su tripulación. Los submarinistas peruanos le imprimimos nuestra propia doctrina, fruto de una escuela de larga data, e hicimos de la nave un arma poderosa. No fuimos los primeros en nuestra centenaria Fuerza de Submarinos, tan solo esmerados alumnos y esforzados maestros.

Maniobrar con una sola hélice ubicada a popa del timón de gobierno es complicado a baja velocidad, al atracar a muelle y navegar en esclusas como las de Rendsburg en el canal de Kiel o en Panamá. Otra gran diferencia fue navegar a 22 nudos en inmersión por periodos considerables con baterías de gran capacidad. Los capitanes de pruebas del astillero no se hacían problemas. Enfilaban al muelle a buen andar, le daban un encontronazo y un tripulante saltaba al muelle con la espía. Tenían el respaldo del seguro del astillero para cubrir cualquier daño. Los comandantes no tenemos ese seguro ni podemos permitirnos causar daños atracando a encontronazos donde están los hidrófonos. Las áreas de operaciones para submarinos en el mar Báltico alemán *"tauch quadrat"* no tenían más de 22 metros de profundidad y normalmente nos las asignaban de noche, porque ellos las utilizaban de día. Una madrugada volvíamos de pruebas en la mar con los técnicos de las fábricas a bordo. Tratar de tomar amarradero en la base de submarinos de Eckernförde con viento galera 4 muy fuerte y lluvia cerrada fue toda una odisea. La vela era muy grande y el casco era muy bajo; así me di cuenta de por qué le decían vela... La bocana del puerto era compartida por un área de uso comercial a la izquierda y a la derecha estaba la base de submarinos, dividida por un largo espigón. Había que maniobrar con velocidad en un área reducida. En el muelle solo estaba un anciano para recibir nuestro jibilay. Tomamos la enfilación de entrada y, al aproximamos a la bocana, apareció de frente una corbeta alemana que salía a todo andar detrás de los altos rompeolas del puerto. Para contrarrestar el viento, maniobramos para no colisionar y eso nos descolocó. El teniente Piaggio en los controles, el segundo Willy Tirado en lo alto de la vela y el teniente Mario Gálvez con don "Bembe" en cubierta nos aproximábamos, lanzábamos el jibilay, pero el anciano guachimán no lograba agacharse a tiempo para agarrarlo. Mientras tanto, el viento nos alejaba antes de encapillar la espía, llevándonos hacia los submarinos alemanes amarrados muy cerca. Un poco mas y barríamos con ellos. Nos hubiéramos convertido en el "Toro de Eckernförde". En esas condiciones no había mucho por escoger. Salimos de la rada tan rápido como esa corbeta para tomar fondeadero en el fiordo, hasta que amainara el viento.

Un buen día, viuda en superficie en el Báltico, el teniente segundo Alfredo Palacios informó que se aproximaba un buque en rumbo de colisión. Volé al puente y comprobé que era un buque de inteligencia soviético que rebalsaba antenas y cámaras. Maniobré decididamente y el otro hizo lo mismo para volver a rumbo de colisión, su nombre en alfabeto cirílico era algo así como Zonda. Eran tiempos de la Guerra Fría y les interesaba la firma electrónica de la clase 209. Nos cruzamos a 100 yardas y solo veíamos sonrisas en sus rostros. Habían querido preocuparnos y lo consiguieron.

Para la prueba de inmersión profunda, como el *Islay* ya era peruano y con dotación completa, nos impusimos el reto de hacer la travesía a Frederikshavn, Dinamarca, en ruta a Skagen, en el Kattegat, sin embarcar práctico ni capitán del astillero. Para acortar la travesía decidimos hacerla por el Kleine Belt. Navegábamos en superficie avante normal, 8 nudos, cuando el teniente Piaggio dio parte que el buque estaba retrocediendo. ¿Cómo? Sí, por demoras en el tránsito por el fiordo de Kiel, era hora de cambio de marea y, como era un río muy singular, se invirtió la dirección de la corriente. Así, derivábamos hacia un cementerio de buques en una zona en que potencialmente podía haber aún minas de la guerra. Había que retomar la ruta larga del Große Belt. La situación era peor que atravesar una autopista en una carcocha; era un convoy continuado de mamuts que navegaban a 18 nudos y que, como taxistas limeños, no cedían espacio para que nos coláramos. Con nuestros 8 nudos éramos un estorbo para ellos. En nuestra primera navegación y sin práctico, lo hicimos bien. El canal dragado y barrido de minas está señalizado por boyas en el eje. La mayoría de los cambios de dirección del canal tiene ángulos pronunciados; por cierto, nada menos grato que coincidir en esa boya con un mamut de vuelta encontrada. Para entender mejor la situación, mencionaré que, años después, uno de nuestros submarinos, con dotación de prueba del astillero y práctico a bordo, fue colisionado por un enorme carguero ruso y tuvo que ser varado para inspeccionar las averías. El ruso se dio a la fuga aprovechando la oscuridad.

La travesía del Atlántico

El *Islay* fue el primero de la clase 209 en hacer la travesía del Atlántico. Anteriormente los submarinos griegos habían navegado a su país caleteando, con una corbeta escolta y no pocos problemas técnicos. Es muy distinto calcular la autonomía en la milla medida y otra atravesar el Atlántico hasta San Juan de Puerto Rico con mar gruesa. La travesía nocturna por el canal inglés tuvo sus bemoles. El práctico alemán que embarcamos en el canal de Kiel era



Submarino BAP *Islay* en zarpe de Kiel (RFA) al Callao, octubre de 1974. Col. autor.

un veterano, acostumbrado al confort de las grandes naves, y se agotó al estar de pie tantas horas en el puente. Además, tenía la columna desecha, porque desde que salimos del Elba el balance era muy fuerte. Alegremente me dijo: "Capitán, me voy a descansar. Siga solo, que lo hace muy bien", y se bajó para echarse en una litera. Luces rojas, luces verdes, luces blancas, destellos por todo lado y nosotros, con nuestras lucecitas y mínima obra muerta, parecíamos un pesquero de poca eslora. Uno de tantos que atraviesan el canal entre Dover y Calais a alta velocidad se confundió y por poco nos cepilla la proa a pocas yardas. El periscopio era casi inútil con tanto balance; el radar con imagen fantasma era una pobre ayuda. Finalmente, pasamos la encrucijada. El práctico roncaba plácidamente. Arribamos a Portsmouth con un mar infame. Al llegar la lancha, por el práctico comprobamos que el 209 no estuvo diseñado para estos menesteres; la lancha se montaba a barlovento sobre nuestro casco, crujía y volvía a bajar sin dar tiempo para que el práctico saltara con cierta seguridad. Nos salimos del canal para aproximarnos a puerto en busca de aguas más quietas. Finalmente logramos desembarcarlo y no entendimos sus últimas palabras. Después descubrimos que fueron la hora de establecimiento de puerto. Trazamos nuestra derrota y por segunda vez el *Islay* estaba casi a la deriva. La corriente en nuestra posición a esa hora era muy próxima a

nuestra velocidad. ¿Te acuerdas cuando el comandante Deville nos enseñó el establecimiento de puerto en la Escuela Naval?

El Atlántico Norte en octubre es poco, camarada. Consideré navegar en inmersión en aguas internacionales; por diseño, es la más económica y confortable. Sin embargo, el plan no fue aprobado, porque, como señalé antes, era el primero de nuestros submarinos "diseñado para navegar en inmersión y también en superficie", y quienes tenían que autorizarlo no estaban familiarizados con esa condición. Yo, al menos, había entrenado en patrullajes de guerra de 30 días en inmersión, tenía la experiencia y conocía los beneficios. Solo nos autorizaron inmersión durante toda la noche, a 300 pies. Navegábamos como en yate, pero, al llegar el día, observábamos por periscopio los picos blancos de las enormes olas que se venían por popa con aguaceros. En el puente, tras tres olas, la cuarta pasaba por encima de la vela. La guardia, con cinturones de seguridad, la pasaba difícil. Al remontar las olas, el tanque de proa quedaba al aire y, una vez que caía, le metíamos burbuja para restablecer la punta. El segundo subía al puente con sextante, porque los escasos satélites sobre el horizonte en esa época no nos daban una buena posición. El cielo cubierto hacía imposible observar, aunque yo le aseguraba al segundo que, como Dios es marino y peruano, se abriría un agujero en el cielo para que apareciera el sol. Pero en ese viaje Dios se olvidó de nosotros.

Nuestro periodo de entrenamiento en Alemania había sido recortado, pero igual debíamos llegar al Perú alistados para el combate. Estando en inmersión realizábamos zafarranchos de combate y ejercicios de ataque sobre blancos simulados, alternados con ejercicios para ganar profundidad con rapidez, corriendo a la orden de "¡Todos a proa!". Registrábamos tiempo para todo, a fin de ver nuestro progreso. Lo más complicado era la recarga de torpedos, que exigía desmontar todo el compartimento de proa y trasladar los enseres al puesto central. Duro pero necesario. Mi lema era: "Llegué, vencí y volví", parafraseando del latín a Julio César en la batalla de Zela. La diferencia es que él no era submarinista, vencía y se quedaba; nosotros volveríamos vencedores, con la escoba al tope. (La escoba simboliza haber barrido los mares). Informábamos todas las novedades a Kiel, para que nos llevaran algunos repuestos a San Juan de Puerto Rico, como el dome del *duux* de *er*, que se rompió en inmersión, pero fuimos mal interpretados. Una noche, navegando en control automático de profundidad, el buque tomó súbitamente punta abajo y salté para ver qué pasaba. El fuelle de jebe se había perforado, el sistema de presión diferencial envió señal equivocada de que el buque subía y actuó para ordenar punta abajo. Continuamos en control manual. Eran tiempos de la Guerra

Fría y, del despegue de los submarinos nucleares, nosotros éramos un bicho raro, pero de igual interés para soviéticos y norteamericanos. Había que ser cauto. En esa misma zona se había hundido el submarino nuclear USS *Thresher* y habían colisionado en inmersión dos nucleares. En una situación así llevaríamos la peor parte. En mis planes no estaba prevista una colisión, de modo que cada cuatro horas efectuábamos búsqueda por el sector sordo de popa. Ahora ya lo saben.



Profesor Ulrich Gabler y el autor de la nota. Col autor.

En esa travesía nos informamos del terrible terremoto que asoló el Callao, donde falleció, entre otros, un cadete en la Escuela Naval. Felizmente, en nuestra dotación nadie tuvo que lamentar. Próximos a San Juan, comenzamos a planear la faena de hacer petróleo. El agua de lastre de nuestros tanques de lastre y petróleo era contaminante, y nos multarían en puerto. Esta faena no estaba prevista en los planos del profesor Gabler. Hubo que ingeniarla. En el muelle, el agente nos envió un camión cisterna, pero, por más que pujaba contra la presión interior, parte del combustible caía al mar por agujeros en su manga. El agente me consultó si estaba preparado para asumir una multa de diez mil dólares por contaminar la rada, porque una lancha del U.S. Coast Guard estaba rastreando trazas de petróleo. Dije que no y terminamos el reabastecimiento antes de rellenar los tanques. Con suerte podríamos llegar a Colón consumiendo toda la reserva. No es muy alentador para un comandante navegar en esas condiciones. Esa única noche nos fuimos a cenar al Sheraton; para mí, sabía a la última cena: la buena música y los necesarios martinis nos prepararon el ánimo. El cálculo fue acertado y llegamos a Panamá. Como era el primer submarino 209 en cruzar el canal, llegaron los inspectores y nos exigieron

instalar unas barras en proa para que las espías de las mulas trabajaran por debajo. Rellenamos los tanques al máximo y zarpamos al día siguiente. A los pocos minutos, el práctico gringo me dijo que ese helicóptero que orbitaba sobre nosotros era del U.S. Coast Guard rastreando nuestra estela de petróleo. ¡Malditos guardacostas! El profesor Gabler había diseñado sus buques para la guerra en el Atlántico y no para el cambio de calado entre el agua salada y el agua dulce de las esclusas.

Navegando en aguas peruanas, el oficial de guardia informó el contacto en superficie en rumbo de colisión. Qué tal suerte, primero en el Báltico y ahora en el Pacífico; ya no podía ser el Zonda. Maniobrábamos francamente para salir del rumbo de colisión y el otro nos hacía la inversa buscando colisionar. Era un casco gris, un petrolero de nuestra Armada, ¡pero qué diablos hacía! Encendieron su proyector y nos dieron la bienvenida al Perú. Nos cruzamos a 100 yardas, ellos en puesto de honores, honores de silbato y toque de pito. Era el BAP *Zorritos* y en el puente el comandante, mi gran amigo y compañero de promoción, el entonces capitán de fragata Edmundo Guzmán Lanfranco. Guardo el recuerdo como si fuera ayer, con su típica sonrisa y agitar de brazos. El ceremonial naval no incluye este protocolo. Lo guardo en el alma.

Incorporación a la Escuadra

Llegamos finalmente al Callao el 1 de noviembre de 1974. Para honrar a Todos los Santos nos mandaron a tomar fondeadero en la isla San Lorenzo, desmanchar óxidos y prepararnos para la ceremonia del día siguiente. Subió a bordo el comandante de la Flotilla de Submarinos, capitán de navío Armando Reátegui Canga y su séquito de la Flotilla. Más o menos nos enteramos de que la Marina que encontraríamos era diferente de la que dejamos. El Alto Mando era otro. Tonterías, pensé.

En el muelle de submarinos estaban las autoridades navales, los colegas, los familiares y la banda de músicos. Atracamos y desembarcamos con espada al cinto y con paso marinero. Me cuadré y a viva voz me dirigí al vicealmirante José Arce Larco, ministro de Marina y comandante general de la Marina: "¡Misión cumplida, señor almirante". ¡Aplausos! Marchas navales.

En ese momento solo quería volar a casa pasa apachurrar a mi bebita. Estaba programado un almuerzo en la Estación de Submarinos y me despedí de mi esposa. Me percaté de que un par de policías navales con perros custodiaban la puerta de

la Cámara de Oficiales. Esto sí era un cambio. Luego me advirtieron al oído que midiera mis palabras, porque todo le llegaba al ministro al término del día. Este era el segundo cambio. Al término del almuerzo, el comandante de la Flotilla se me acercó y me dijo: "El ministro nos ha citado a su despacho a las diez de la mañana. Usted irá conmigo". Cuando llegamos, ya estaba en el despacho el vicealmirante Guillermo Faura Gaig, comandante general de la Escuadra. Pensé que era una gran distinción. Se abrió la puerta y anunciaron el ingreso del ministro de Marina. Adusto, como era su expresión, tomó asiento y me espetó: "Barragán, usted ha mentido. Su buque no está listo para la guerra". Francamente, me desprogramó. Esperaba una felicitación, algún elogio y me disparó su artillería pesada. Siempre pensé que me guardaba cierta estima, pero esto no era precisamente cordial. Me dijo que no podía lanzar torpedos y, cuando terminó su rollo, cometí la imprudencia de rectificarlo. "Señor, sí puede ir a la guerra. Tenemos los torpedos MK 14 y estamos entrenados para usarlos". El comandante de la Flotilla intervino, no sé si para alcanzarme un salvavidas o para salvarse él mismo. "Almirante, las hélices de los torpedos han fallado y la fábrica ha desarrollado nuevos". Abrió un grueso fólder, sacó varios documentos que comenzó a leer: "Aquí dice..., aquí contestan". El ministro lo interrumpió alterado y le dijo: "Oiga Reátegui, a la guerra no se va con papeles". Sin mirarme, le ordenó al comandante de la Flotilla que el *Islay* se fuera arrestado una semana a la isla San Lorenzo. Así fue mi feliz retorno al terruño.

Prueba de fuego

De regreso a la Comandancia de Submarinos, el comandante de la Flotilla me ordenó que subrepticiamente nos incorporáramos al día siguiente a la salida de puerto, con oposición submarina en la Operación Unitas de 1974. No estábamos en el Plan de Operaciones, no teníamos área de patrullaje asignada. "Usted verá cómo lo hace, para eso comanda el mejor submarino". Como la FT seguiría hacia el Norte, nos escabullimos bajo su ruta más probable en navegación ultrasilenciosa; en una de esas, el sonarista Nomberto reportó: "Contacto de hélices livianas tipo submarino acercándose". ¡Carajo! Lo único que faltaba, estábamos en área ajena sin rumbo ni profundidad de seguridad, tampoco indicativos de llamada... "Ruso, ruso, este es Otto". En el *Angamos,* el comandante Ronald Stambuk Kalinowski, mal apodado "Ruso", porque sus genes son croatas y polacos, imaginó la situación e hicimos una verificación de distancia por el UQC. Aquí no diré a qué distancia nos encontrábamos, solo que ambos estábamos en rumbo de colisión en navegación ultrasilenciosa. Nunca supe por qué, el ministro le levantó el arresto a nuestro buque y volvimos a muelle como si fuera el primer día en el Perú.

Meses después, viuda en el Perú, una misión de inteligencia para determinar el alistamiento del BACH *Riveros*, que volvía de un overhaul en Inglaterra. Solo sabíamos la fecha de cruce del canal de Panamá y se presumía que pasaría fuera de las 200 millas. Cuando se equiparon estos buques con radiogoniómetros, en los cuales los alemanes eran expertos desde la Segunda Guerra Mundial, algunos pensaron que era un desperdicio. Esa mañana, el teniente primero Carlos de Souza dio parte de haberse interceptado emisiones del *Riveros* en HF, un par de veces, por el 337º. Asumimos su velocidad y, rumbo a puerto de destino, teníamos poco tiempo para interceptarlo en su tránsito por nuestra área de patrulla. El punto de colisión estaba a unas 120 millas de nuestra posición. Planeamos una derrota combinada a 20 nudos en inmersión, alternada con SN a máxima velocidad. Hacia el Sur correspondía al *Arica*. No hubo más indiscreciones de radio y nos la jugamos por entero. A 10 millas bajamos la velocidad y una búsqueda por sonar confirmó nuestros cálculos. El teniente primero Félix Sáez, en su VM8, recomendó el rumbo para interceptarlos 500 yardas a proa de su derrota. Era el crepúsculo; izamos nuestra luz identificadora de submarinos, los llamamos por UQC y salimos a superficie. Hablé con el comandante, presentándole nuestro saludo al transitar en aguas peruanas y deseándole un feliz arribo a puerto. Sin disimular su sorpresa, nos contestó con igual cortesía. Nuestra felicidad fue muy grande. El *Islay* respondió a nuestras exigencias; les habíamos demostrado nuestra capacidad de patrullaje submarino. Esa noche, el teniente segundo Alfredo Palacios Dongo, oficial de electricidad y administración, nos obsequió con su rancho tradicional: solterito.

Llegaron las nuevas hélices y los ejercicios de lanzamiento, preferentemente nocturnos, para facilitarle el seguimiento de la luz de posición del torpedo a los helicópteros. Algunos torpedos terminaban su corrida antes de tiempo y salían a flote. ¿Y ahora? Se descubrió que los cables de filoguiado recuperados tenían mordeduras de peces. En nuestras aguas, estos cables eran fluorescentes y al atravesar sus cardúmenes atraían a las anchovetas, las que, cualquiera fuera su propósito, les metían diente, algunas con tal fuerza que los cortaban. Aclarado el misterio, hubo cambio de cables. Días difíciles. El gobierno militar impulsaba su "socialismo con guayabera" sin acogida en la Marina. El BAP *Islay* participó el 25 de junio de 1975 en la llamada "Protesta de la Armada", que será tema de otro artículo.

Al término del periodo de garantía del BAP *Islay* me designaron para presidir la comisión. Después de dos años, ya conocía su estrategia y lo duros que eran. Al final y de madrugada, los subcontratistas comenzaron a aflojar; su vuelo partía en cuestión de horas. En lo técnico asumieron sus compromisos y en lo punible aceptaron una penalidad de casi 400.000 marcos alemanes, con la condición

de que no lo aceptaban como penalidad monetaria, sino como un fondo para suministro de repuestos.

Construcción de cuatro submarinos Tipo 209

El BAP *Islay* se incorporó a la Escuadra en el Callao el 1 noviembre de 1974. Después de comprobarse sus ventajas operacionales, la Armada decidió construir dos más. Lo anecdótico fue cuando el ministro y comandante general de la Marina, vicealmirante Jorge Parodi Galliani, le consultó al presidente de la República, general de división Francisco Morales Bermúdez Cerruti, y para sorpresa de todos la respuesta fue: "¿Y por qué no cuatro?". Ese día cambió el curso de nuestra historia. Nunca más se compraron submarinos. Decidida la construcción de los cuatro nuevos submarinos, me encargaron revisar las especificaciones técnicas. Recomendé reducir la capacidad de aceite para máquinas, en beneficio de más agua dulce, y agregar un urinario para personal subalterno. En el equipamiento existía el SCT Simbads en reemplazo de la VM8, y había que decidir por un sonar pasivo. El sonar PRS3 de KAE era mejor en planos que el francés. Fui designado en comisión a Alemania con el capitán de navío Jorge López Pardo Figueroa, calificado en armas, y el teniente primero Jorge Trelles, magíster en acústica submarina. En tres pizarras nos hizo la presentación el profesor Arenz, padre del PRS3. Con toda modestia, el joven teniente Trelles le dijo que deseaba volver al segundo pizarrón. El profesor, grado académico que en Alemania es lo más próximo a Dios, atendió con extrañeza el pedido. Trelles, desde su asiento, le hizo el seguimiento a las fórmulas hasta que llegó donde quería y le dijo: "*Herr* profesor, así no es". Me quedé de una pieza, pero con mucha parsimonia le demostró que había un error; no solo eso, le corrigió la fórmula. No podía creerlo, corregir a la eminencia en acústica submarina de Alemania era más que ganarlos en el mundial de fútbol. Así fue.

Negociación insólita

Pasaron los años y, siendo comandante del Escuadrón de Submarinos Nro. 1, me designaron para participar en la comisión de negociación de la garantía por la colisión que había tenido el BAP *Pisagua* con un buque soviético en el Große Belt antes de habérsenos entregado. Por la Marina Peruana estábamos el vicealmirante Víctor Nicolini del Castillo, director general del Material; el capitán de navío Fernando Jiménez Román, de su dotación, y yo, que realmente no



Flota de submarinos en la Base Naval del Callao. Col. autor.

tenía nada que ver en el asunto, pero alguien mencionó que tenía experiencia negociando contra los alemanes. Antes del inicio de las reuniones, el almirante Nicolini me habían adelantado que no teníamos nada que conseguir, porque ellos traían todo legalmente resuelto. Así nos sentamos a la mesa. El abogado alemán de la firma Ferrostaal hablaba perfecto castellano. El submarino había sido colisionado de noche por un buque desconocido. Tuvo que ser varado de inmediato por el capitán de pruebas en previsión a daños mayores. Presentó el protesto a la capitanía de puerto de Flensburg, Dinamarca, y se inició la búsqueda del buque por mar y cielo, hasta que la Policía Marítima encontró amarrado a muelle en Hamburgo un carguero soviético con un tremendo boquete. El capitán soviético tuvo que reconocer el siniestro y aceptar que abandonó el área sin prestar auxilio ni reportar el desastre. Ese es el Große Belt donde navegamos años antes sin práctico a bordo, donde había que caer al alcanzar la boya y mirar hacia lo alto para recibir el saludo de los turistas ocho cubiertas más arriba. El abogado continuó su exposición hasta dar lectura a la Resolución de la Capitanía de Puerto de Flensburg declarando culpable de la colisión al buque soviético y exonerando de responsabilidad al astillero. Levantó la vista, se quitó pausadamente los anteojos y concluyó: *"Roma locuta, causa finita".*

El almirante Nicolini me miró con cara de "ya se lo dije". Me autorizó intervenir. Me dirigí al presidente del directorio de HDW, Herr Peter Hansen-Wester, y con iguales ademanes dije solemne: "El asunto es que no estamos en Roma y el caso no ha terminado". Ante el asombro de todos, continué. "Los arreglos entre sus aseguradores y los soviéticos no son cosa nuestra. Aquí estamos para deliberar sobre daños ocultos que afectarán la vida remanente del submarino y cómo nos debe resarcir el astillero porque es obvio que nada seguirá igual". Yo recordaba que, al desembarcar en Argentina las secciones de uno de sus submarinos, falló la maniobra y cayó al fondo de la bodega desde varios metros de altura. Hubo juicios, demoras y penalidades. No había acuerdo entre las partes. Ya de noche, el presidente del directorio dijo fastidiado que ellos no reconocían ninguna obligación y que se regresaba a Alemania. Ese estilo ya lo conocía; no había que impacientarse ni ceder. Años antes, el doctor Norbert Henke intentó lo mismo con el almirante Manuel Morán en Kiel y terminaron pagando unos 400.000 marcos alemanes por el hueco en el casco del *Islay*.

Todo estaba paralizado. El señor Gerhardt Thulman, apoderado de Ferrostaal, pidió continuar al día siguiente, sábado. Todos podían, menos yo, que tenía el compromiso con mi hija de llevarla al festival de su colegio. Insistió, consulté con mi esposa y accedió. A las nueve de la mañana se reinició el diálogo de mudos. *Herr* Thulman se impacientó y dijo que de esa forma no llegábamos a ninguna parte. Todos nos quedamos atónitos cuando le propuso al almirante Nicolini que el capitán Barragán actuara de mediador "porque tenía buenas ideas". Intervine para precisar que eso era un imposible, porque yo defendía los intereses de nuestra Marina. Él insistió diciendo: "Ya lo sabemos". El almirante accedió y empecé trazando un diagrama con las ordenadas perfomance vs. años de servicios del submarino. Arbitrariamente dibujé una horizontal de 95% a 20 años, que luego empezaba a declinar decididamente hasta alcanzar los 30 años de vida remanente. Era impresionante. Todos me miraban. "Esto es lo que va a ocurrir", afirmé como si yo fuera el profesor Gabler. "La vida remanente se reduce a la mitad y se acaba 10 años antes. Ustedes tendrán dudas porque antes de los 20 años los reemplazan, pero para nosotros es normal sobrepasar los 40 años". No hubo comentarios. Con expresión de generosidad, concluí: "Esta reducción en perfomance y en vida la valorizamos en seis millones de marcos (unos cuatro millones de dólares).

El señor Thulman pidió una interrupción de 15 minutos. Consultó a la principal en Essen. Al regreso, nos dijo que estaban dispuestos a aceptar hasta tres millones de marcos alemanes de penalidad con ciertas condiciones. El

almirante Nicolini me miró incrédulo. Continuó: "Que el recorrido integral y cambio de baterías del BAP *Islay* se realice en su astillero". Nosotros pedimos otro intermedio. En una de sus escasas sonrisas, el almirante Nicolini dijo: "Oiga, Barragán, ellos no saben que ayer han ganado está licitación". Nuevamente en la mesa, les formulé una contrapropuesta. Les aceptaríamos los tres millones de marcos con la condición de que ellos aceptaran de inmediato el recorrido del *Islay* y el *Arica*, zarpando el *Islay* en 15 días, sin esperar las resoluciones autorizaciones ni los pagarés de la Dirección General de Crédito Público del Estado. Nuevo intermedio, consulta a Essen y caras felices. Zarpó el *Islay*, recibimos un crédito de tres millones de marcos en repuestos para los seis submarinos y estaba asegurado el recorrido del *Arica*. Así se firmó el acta y caso finito. Nadie imaginó que vendría el no pago de la deuda externa y esa es otra historia.

Fuerza silente

Como comandante de la Fuerza de Submarinos, fui consultado sobre el desguace sin reemplazo de los cuatro submarinos "S". Mi oposición fue tajante y la apoyó el comandante general de Operaciones Navales, vicealmirante Julio Pacheco Concha Hubner. Con ocho submarinos en la mar, "hundimos" toda la Fuerza Naval invasora en contundente juego de guerra. Esta fue la época de oro de la Fuerza de Submarinos del Perú, con 12 submarinos operativos y un destructor madrina de submarinos.

Recomiendan no hablar de uno mismo porque suele pecarse de inmodestia. Hoy comprobamos con satisfacción que, 44 años después, nuestros submarinos clase 209 siguen siendo los mejores. Durante 14 años somos los preferidos por la U.S. Navy entre todas las flotas de submarinos convencionales para entrenar sus fuerzas navales. El hábil empleo táctico de los peruanos sigue siendo para ellos la mayor amenaza submarina. Los almirantes al mando de sus FT solo esperan aparecer la bomba de humo por la proa de su portaviones. Nuestro calificativo es *"outstanding"*.

Mirando a futuro, soy un convencido de que nuestros submarinos 209 tienen vigencia para rato. A los seis debe instalárseles misiles submarino/superficie apoyados por inteligencia satelital. Ataques desde 50 km de distancia son suficiente disuasión para cualquier desafortunada aventura. El área de cobertura con misiles es 25 veces mayor que con torpedos de 10 km. Multiplicado por seis submarinos, la cobertura sería 150 veces mayor, exactamente 7.854 km^2. Un

elemental cálculo de costo-beneficio justifica plenamente la repotenciación. No es táctica, es aritmética.

Epílogo

El escenario internacional ha cambiado desde que comandé el BAP *Islay* hace 44 años, pero desde que Caín mató a su hermano, la amenaza se mantiene en pie. Si Abel hubiera tenido tan solo un garrote a la mano, de seguro lo habría disuadido. La disuasión es la estrategia correcta.

Bibliografía

BARRAGÁN SCHENONE, Gustavo. *Snorkel-BAP Islay. 42 años después. Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú, 2016.*

